

Note d'information

Laetitia Dablanc, Université Gustave Eiffel, chaire Logistics City
Mars 2023

Taxe sur les entreprises de livraison du commerce en ligne à Barcelone

La TREC (*tasa de reparto e-commerce*) est appliquée à Barcelone en Espagne depuis le 1^{er} mars 2023. Elle vise la livraison des activités B2C (*business to consumer*, achats faits en ligne). Elle est, plutôt improprement, appelée communément en Espagne la « taxe Amazon », elle s'applique en fait **aux entreprises de livraison** qui ont pour clients les e-commerçants comme Amazon¹. Elle est de 1,25%, appliquée sur le chiffre d'affaires (voir ci-dessous les précisions sur l'assiette).

Elle a pour objectifs généraux la lutte contre la congestion et la lutte contre la concurrence déloyale exercée par le e-commerce qui contrairement au commerce local ne paie pas les taxes locales comme la taxe de ramassage des déchets. Et elle a pour objectif beaucoup plus précis **de promouvoir les livraisons sur des points-relais** ou consignes automatiques, au détriment des livraisons à domicile². Les opérations de livraison effectuées sur points-relais sont en effet exemptées de la taxe.

Les opérations effectuées par **véhicules propres à partir de micro-hubs de logistique urbaine** sont également retirées de l'assiette de la taxe, ce qui donne un troisième objectif à la taxe, celui de la lutte contre les émissions (NOx, CO₂, particules). Cet objectif apparaît cependant moins présent dans le discours de la municipalité.

La taxe répond également à une demande de la communauté autonome de Catalogne, qui a demandé aux municipalités catalanes de mettre en place ce type de dispositif³.

La taxe est demandée aux opérateurs ayant au moins 1 million d'euros de chiffre d'affaires par an pour leurs activités de livraison de colis à Barcelone⁴. Elle sera basée sur une déclaration annuelle chaque été de l'année suivante, voir dernier point ci-dessous.

¹ Y compris les « Partenaires livraison » d'Amazon qui livrent maintenant une grande partie des colis européens d'Amazon, permettant à l'entreprise de moins faire appel (relativement) à des prestataires comme UPS ou la poste espagnole, Correos (<https://logistics.amazon.es/>).

² A noter que la stratégie de logistique urbaine de Barcelone, EDUM 2030, pose un objectif chiffré de 40% de livraisons sur points-relais à l'horizon 2030, contre un taux estimé aujourd'hui à environ 10% (beaucoup moins qu'en France).

³ Loi catalane du commerce : <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2017-11320>. Je pense qu'il s'agit de l'article 16/5 « Los ayuntamientos deben regular y tasar mediante ordenanzas la distribución de los productos adquiridos por Internet o a distancia, de acuerdo con sus competencias en materia de movilidad, sostenibilidad y seguridad en su municipio », à vérifier.

⁴ Schéma 1. Le chiffre d'affaires moyen de chaque opérateur de distribution de colis en Espagne est de 23 millions d'euros. La TVA appliquée pour Barcelone est de 4,2%, ce qui représente 1 million d'euros. C'est donc par approximation le niveau minimal de chiffre d'affaires qui a été identifié à partir duquel les opérateurs exerçant à Barcelone seraient taxés.

Elle est juridiquement fondée sur **la tarification de l'usage de l'espace public** (en l'occurrence - mais c'est à vérifier- plutôt sur la base des coûts de gestion et maintenance des aires de livraison, pas des externalités environnementales ou sociales). Elle a été calculée sur la base de **travaux universitaires** (UC3M de Madrid, Institut d'Economie de l'Université de Barcelone). Ces « coûts économiques » estimés pour la collectivité de l'usage des aires de livraison (près de 8 300 aires de livraison⁵ à Barcelone). L'Institut d'économie a d'abord calculé « l'impact économique » des aires de livraison à Barcelone (estimé à 2,6 millions d'euros⁶). Il l'a ensuite comparé aux 200 millions d'euros facturés annuellement⁷ par toutes les entreprises livrant à Barcelone. Le taux de taxation est une résultante de cette comparaison, soit 1,25%. Voir schéma 1 ci-dessous.

Cela représente donc une sorte de stationnement payant – mais annuel et proportionnel non pas au temps passé sur ces aires mais au volume livré en ville - pour l'usage des aires de livraison en quelque sorte. Mais qui ne s'applique que pour le B2C (et uniquement pour les grands opérateurs), ce qui, à mon avis, pourrait servir de motif à des recours.

26 opérateurs à ce stade ont été identifiés comme relevant de la taxe, dont les principaux sont (dans l'ordre) Amazon, Correos Exprés, Secur, DHL et UPS. Il est estimé qu'ils facturent plus d'un million d'euros aux commerçants en ligne dont les clients sont localisés à Barcelone (schéma 1 ci-dessous). Ces 26 opérateurs, selon les chiffres de la municipalité, représenteraient 62% du marché des colis B2C.

Les petits opérateurs sont exemptés, même lorsqu'ils sont sous-traitants des grands pour les tournées de livraison. Reste à comprendre si cette part sous-traitée est retirée de la base de calcul permettant d'identifier les redevables de la taxe, sans doute que non.

Le système repose sur un **nombre important d'auto-évaluations** de la part des opérateurs concernés : ils devront chaque année notamment informer sur leurs chiffres d'affaires locaux et sur la part effectuée en points-relais d'une part et en véhicules propres d'autre part. De son côté, la municipalité commence à établir des bases de données (recensement des micro-hubs disponibles dans la ville, notamment).

L'évaluation de la Chaire Logistics City :

Cette initiative a le mérite d'avoir pris un **soin important à aboutir à une mesure juridiquement réaliste**, notamment par le recours à des évaluations économiques permettant de justifier des taux, des entreprises redevables, etc. Ces calculs n'intègrent pas les coûts carbone, l'initiative évite ainsi les polémiques relatives aux comparaisons du commerce physique et du e-commerce en termes de bilan carbone⁸.

⁵ A noter que les **aires de livraison à Barcelone sont, d'une façon générale, plutôt bien régulées, contrôlées et respectées**. Tous les livreurs (et artisans) à Barcelone doivent s'identifier (soit par une application sur leur smartphone, soit par sms soit au parcètre) dès qu'ils s'arrêtent pour charger ou décharger des marchandises sur l'espace public

⁶ Schéma 1. Nous ne connaissons pas la méthode de calcul ni la définition de cet impact économique : coûts externes ? Ou simples coûts de maintenance et de contrôle ?

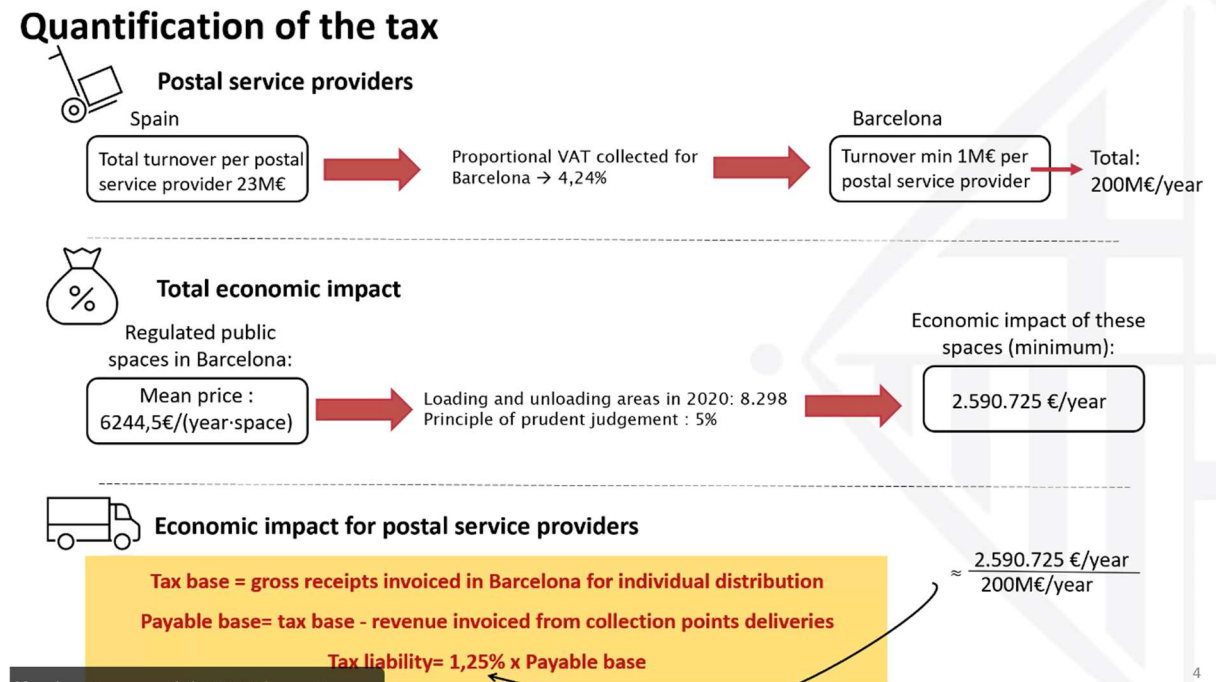
⁷ Voir schéma 1 (qui reste cependant à préciser, comment passe-t-on de 23 millions par opérateur à 200 millions pour tous les opérateurs ?).

⁸ Buldeo Rai, H., Touami, S., Dabanc, L. (2022) Not All E-commerce Emits Equally: Systematic Quantitative Review of Online and Store Purchases' Carbon Footprint. *Environmental Science and Technology*. <https://doi.org/10.1021/acs.est.2c00299>.

En revanche, en ciblant uniquement le B2C alors que la justification principale est de faire payer l'usage de l'espace public à des opérateurs qui pour le moment l'occupent gratuitement, malgré les coûts économiques de cet usage, la taxe de Barcelone semble s'exposer à des recours.

La taxe est par ailleurs à la fois nouvelle et complexe, et sera par conséquent vraisemblablement contestée devant les tribunaux. A notre question, Mme Savall m'a répondu que plusieurs opérateurs préparaient probablement des recours.

Schéma 1. Méthode de calcul de la « taxe Amazon » à Barcelone



Source : Maria Savall, mairie de Barcelone, 3 mars 2023 séminaire POLIS-ALICE

Schéma 2. Cible principale de la TREC selon la municipalité de Barcelone : l'« utilisation spéciale de l'espace public par les grands opérateurs postaux »

THE PROPOSED TAX ON THE SPECIAL USE OF PUBLIC SPACE BY LARGE POSTAL OPERATORS FOR THE DISTRIBUTION OF ELECTRONIC COMMERCE
(BUSINESS TO CONSUMER, B2C)



Source : Maria Savall, mairie de Barcelone, 3 mars 2023 séminaire POLIS-ALICE

Sources

- Maria Savall, Mairie de Barcelone et doctorante de l'Université de Catalogne, présentation dans un séminaire européen POLIS-ALICE, 3 mars 2023 « Webinar Consumer Engagement: Provision Consistent Information on Sustainability » et discussions personnelles.
- <https://elpais.com/espana/catalunya/2023-03-02/la-tasa-amazon-de-barcelona-entra-en-vigor-sin-saber-si-repercutira-en-los-comercios-o-en-los-consumidores.html>
- <https://elpais.com/espana/catalunya/2022-12-02/barcelona-comenzara-a-cobrar-en-marzo-la-tasa-amazon-la-pagaran-los-grandes-operadores-de-reparto-por-aparcar-al-entregar-a-domicilio.html>